

## Stanovisko Brno+ ke studii proveditelnosti železničního uzlu Brno

Studie proveditelnosti přestavby železničního uzlu Brno je rozsáhlý dokument o stovkách stran a bezpočtu grafických příloh. Je zpracována **mimořádně důkladně a zcela splňuje zadání**. Studie proveditelnosti **prokázala významné přínosy přestavby železničního uzlu Brno**. Je nyní nezbytné zvolit jednu projektovou variantu a široce podporovat její realizaci.

Studie proveditelnosti je zpracována pouze v rozsahu svého zadání. **Zcela přirozeně proto nemohla zohlednit veškeré aspekty** realizace nového železničního uzlu. Jejich zohlednění je úkolem těch hodnotitelů, kterých se týkají. Těmi jsou také město Brno i Jihomoravský kraj.

Odpovědné vyhodnocení studie proveditelnosti z hlediska města Brna vyžaduje posouzení z dalších hledisek a vyhodnocení některých aspektů ve větších podrobnostech. Tato doplňující vyhodnocení musí především **odrážet strategické zájmy města a jeho specifika**, která ve studii proveditelnosti nemohla být zohledněna.

**Město Brno je sídelním městem Jihomoravského kraje, který s městem přirozeně sdílí řadu svých strategických zájmů. Toto stanovisko se proto vztahuje i na Jihomoravský kraj.**

Z uvedených důvodů je nezbytné následující:

1. Zadání studie proveditelnosti stanovilo hodnocení variant nového uzlu bez vysokorychlostních tratí (VRT). Realizace VRT s jejich zapojením do nového hlavního nádraží však je strategickým zájmem města Brna. Proto **město musí varianty nového železničního uzlu hodnotit včetně zapojení VRT do budoucího nového hlavního nádraží**. To se týká všech hodnocených oblastí, zejména však hodnocení z hlediska ekonomického, z hlediska územních dopadů a z hlediska dopadů na životní prostředí.
2. Studie proveditelnosti uvádí investiční náklady na realizaci vlastního železničního uzlu a náklady na realizaci vyvolaných investic. Těmi jsou především stavby dopravní infrastruktury v Jižním centru. Zatímco u varianty Řeka jsou tyto investiční náklady připočítány, u varianty Petrov pouze v minimální míře. A to přesto, že město bude Jižní centrum zastavovat v obou případech a v obou případech budou náklady na městskou infrastrukturu ve významné míře náklady města. **Do hodnocení všech variant železničního uzlu proto musí být zahrnuty náklady související se zástavbou Jižního centra, a to především náklady na městskou infrastrukturu (tramvajové tratě, komunikace, ...)**. Opačný postoj znamená rezignaci města na rozvoj Jižního centra ve variantě Petrov, což je nepřijatelné.
3. **Nad rámec studie proveditelnosti je třeba doplnit hodnocení územních dopadů, a to zejména u VRT**. Podotýkáme, že z hlediska města nelze o tunelových průchodech územím bez dalšího uvažovat tak, že do procházeného území nemají dopady. Je třeba **vyhodnotit kolize variant nového železničního uzlu s prvky městského kanalizačního řadu, zejména s kmenovými stokami**, a to včetně investičních nákladů na řešení kolizních situací. Jedná se opět o míru detailu, která je mimo rámec zadání studie proveditelnosti. Z hlediska města však jde o otázky zásadní.
4. **Podrobnost hodnocení dopadů variant železničního uzlu na životní prostředí je z hlediska města nedostačující**. Střety s prvky životního prostředí nejsou ohodnoceny z hlediska své závažnosti a nejsou vzaty v potaz hodnoty jednotlivých prvků životního prostředí. Například tabulkové shrnutí střetů s prvky životního prostředí neumožňuje souhrnné kvantifikovatelné hodnocení těchto dopadů, včetně VRT, na životní prostředí města. Studie proveditelnosti proto

neposkytuje úplný obraz o tom, jak závažné jsou dopady variant na životní prostředí města. **Jde o míru detailu, kterou nepožadovalo zadání studie proveditelnosti a která z hlediska účelu studie proveditelnosti nebyla potřebná. Pro formulaci postoje města je však nutné dopady variant včetně VRT na životní prostředí exaktně a kvantifikovatelně vyhodnotit.**

5. Je nezbytné v potřebné míře detailu posoudit **dopady stavebních postupů do každodenního života města. Je třeba posoudit rozsah a délku vyvolaných dopravních uzavírek, a to zvláště u klíčových dopravních uzlů a křižovatek.** V tomto ohledu jsou nejzávažnější otázkou dopady výstavby varianty Petrov. Dopracování těchto podrobností nebylo úkolem zpracovatele studie proveditelnosti. Jde o úkol města.
6. S ohledem na aktuální bezpečnostní hrozby je **nezbytné doplnit hodnocení variant z hlediska bezpečnosti provozu nových hlavních nádraží, a to zejména z hlediska možných výskytů mimořádných událostí nebo teroristických útoků.** V tomto ohledu je důležité například vnitřní uspořádání nádraží a jeho okolí a možnost jednotlivé části nádraží rychle evakuovat a uzavírat.
7. Významnými hledisky, ze kterých musí město varianty nového železničního uzlu posuzovat, je schopnost veřejné správy České republiky tyto varianty v dohledné době územně a investičně připravit. K tomu se vztahuje **řada dalších investičních a jiných příležitostí pro město, které v závislosti na zvolené variantě mohou být využity, nebo promarněny.** Nelze odhlížet ani od rizik spojených s výhledovými stavy veřejných rozpočtů, které se mají na financování výstavby nového železničního uzlu podílet.

**Pokud město nedoplní své hodnocení z výše uvedených hledisek, nebude možné jeho stanovisko považovat za objektivní a dostatečné. K samotné studii proveditelnosti nemáme žádnou připomínku.**

Veškerá doplňující hodnocení vyplývající z výše uvedeného lze zvládnout v krátkém čase vlastními pracovními silami Magistrátu města Brna a městem založených společností. Postup podle tohoto stanoviska nesmí být záminkou pro účelové oddalování stanoviska města ke studii proveditelnosti.

**Je nutné zamezit tomu, aby se stanovisko města ke studii proveditelnosti stalo obětí politických konfliktů před komunálními volbami. Stanovisko města proto musí být vydáno relativně rychle a musí zcela jednoznačně znít buď pro variantu Řeka, nebo Petrov.**

V Brně 20. 11. 2017.

Robert Kotzian, předseda Brno+